SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
CUARTO PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 2154 DE 1993

Copia del original sin corregir

JUNIO DE 1993

UNION NACIONAL DE OBREROS Y TRABAJADORES DEL TRANSPORTE

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 9 DE JUNIO DE 1993

A S I S T E N C I A

Preside	:	Señor Senador Walter Pelvisi -ad hoc-.
Miembros	:	Señores Senadores Carlos Bouzas, Wilson Elso Goñi y Dante Irurtia.
Invitados especiales	:	Señores Presidente y Secretario de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte, Féliz Umpiérrez y Carlos Manfrini, respectivamente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

En nombre de la Comisión de Transporte y Obras Públicas le damos la bienvenida a los representantes de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte, quienes habían hecho llegar una solicitud para ser recibidos. A continuación, les cedemos el uso de la palabra, a fin de que planteen sus inquietudes.

SEÑOR UMPIERREZ.- En primera instancia, vamos a dar lectura a un informe que hemos preparado y que dejaremos en poder de la Comisión, para luego contestar las interrogantes de los señores senadores porque, a nuestro juicio, es muy delicado el tema que nos ha traído a esta Comisión.

SEÑOR MANFRINI.- Todo esto está inscripto dentro del contexto del colapso que sufrió ONDA, para lo que se buscan soluciones de consenso por parte de todas las fuerzas que tuvieron que ver con el tema transporte en ese momento. Debemos decir que en algunos casos dichas soluciones no se han respetado, ya que estamos en condiciones de afirmar que a aquellos trabajadores de ONDA que comenzaron a trabajar se les podría denominar como verdaderos "kelpers", porque como fuerza de trabajo son considerados ciudadanos de segundo orden. Asimismo, queremos manifestar que con ellos se ha hecho uso y abuso e, incluso, se

han registrado despidos injustificados y transgresiones a las normas, que muy bien debe conocer el señor senador Elso Goñi, puesto que fue uno de los participantes en la elaboración del pliego de condiciones, que no ha sido respetado.

A continuación, daré lectura al informe que hemos elaborado para considerar en esta Comisión.

El compareciente en representación de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte (UNOT) - en el pasado inmediato Federación Obrera del Transporte (FOT)- en su calidad de Presidente se presenta ante usted y la Comisión de Transporte y expone:

I) El colapso de la empresa ONDA S.A. derivó en la caducidad de todas sus concesiones de transporte de pasajeros por carretera, decretada el día 17 de julio de 1991, lo que ameritó un largo proceso tendiente a la sustitución de dicha concesionaria por nuevas Empresas.

II) El Poder Ejecutivo a través de la Secretaría de Estado competente, de la cual era titular el hoy Senador Wilson Elso Goñi, compareció en once oportunidades a las Comisiones de Transporte de ambas Cámaras e incluso a ambas Comisiones integradas, todo lo cual surge de los Repartidos de las Comisiones aludidas. Incluso la FOT concurrió al mismo ámbito en distintas oportunidades y con igual preocupación.

III) Del material referenciado, surge con evidencia un trabajo de consenso entre la Administración, el Poder Legislativo en funciones de contralor y los trabajadores del transporte sindicalizados. Todo ello al margen de largas negociaciones mantenidas por los obreros con el señor Ministro o el Director Nacional de Transporte de la época. El mantenimiento de los criterios ponderados triangularmente implica para todas las partes, el fiel cumplimiento de compromisos contraídos.

IV) Firmado el acuerdo del 14 de agosto de 1991 que implicaba la absorción de seis operarios y U$S 4.200 por unidad necesaria al cumplimiento de los servicios, todo lo cual debía ser incluido en los pliegos licitatorios se negoció con el Ministerio la determinación del objeto licitado. Los trabajadores debieron hacer concesiones severas contra sus intereses. La Administración propuso disminuir los servicios caducados a ONDA S.A. en algunos corredores, en función de evitar una demanda sobreabastecida lo que podía implicar desinterés por algunos corredores o riesgos importantes para los adjudicatarios definitivos.

Con esa intención admitimos suprimir de la licitación algunos turnos en determinadas líneas, a saber: un turno en la línea correspondiente al corredor Montevideo- Paysandú, un turno Montevideo-Rivera, tres turnos Montevideo- Durazno, un turno Montevideo-Lascano y un turno Montevideo-Río Branco. Es absolutamente obvio, que la instalación de nuevos turnos en las líneas referenciadas implica necesariamente la inclusión de componente laboral y aporte al fondo de garantía.

Los trabajadores hicimos la concesión en función de un espíritu de sacrificio, siempre demostrado en beneficio del transporte y fundamentalmente del usuario.

25x

V) En el presente; no es secreto para nadie, que la Administración ya maneja la posibilidad de ampliar los servicios en algunos corredores, precisamente uno de aquellos en donde nosotros habíamos admitido su achicamiento y ello sin componente laboral ni aporte al fondo de garantía. Tampoco es secreto para nadie, no obstante ofrecemos prueba, que en ámbitos parlamentarios se probija la misma política, por Legisladores que integran el mismo espectro político, que está representado en esta Comisión.

VI) En definitiva, los trabajadores no elegimos patrones, ni modo de otorgamiento de una concesión, exigimos sí, que se respeten las fuentes de trabajo a que tenemos derecho. Decimos que tenemos derecho, porque esas fuentes nos pertenecen esencialmente, y además, porque el Parlamento y el Poder Ejecutivo se comprometieron con nosotros.

VII) Al margen del tema puntual referido, los trabajadores absorbidos al presente están siendo despedidos en varias empresas ganadoras de la licitación, por lo cual solicitamos la intervención de las Comisiones Parlamentarias competentes, a fin de poner coto a la situación que denunciamos.

VIII) Finalmente exigimos se resuelva en términos perentorios la adjudicación de las líneas internacionales a fin de completar la integración del fondo social a efectos de su inmediata distribución entre los trabajadores desocupados. Es inadmisible que la Administración no haya resuelto los recursos administrativos presentados contra el proyecto de adjudicación de la línea Montevideo-Porto Alegre-San Pablo luego de nueve meses de interpuesto.

Saluda al señor Presidente e integrantes de la Comisión de Transporte con atenta consideración,

FELIX UMPIERREZ
PRESIDENTE

Por otro lado, en su edición del día 6 de diciembre de 1992 el diario "El Telégrafo" de Paysandú publicó un artículo que dice lo siguiente: "El Diputado Federico Bosch indicó a El Telégrafo que 'toda la bancada integrada por diputados y senadaores de Paysandú está trabajando en busca de una solución al tema de COPAY en el que hay dos interpretaciones." Más adelante se expresa; "El Senador Juan Carlos Raffo mencionó asimismo que en la víspera mantuvieron un contacto telefónico con el Presidente de la República y con el Ministro de Transporte y Obras Públicas que se encontrában el departamento de Maldonado para imponerlos del tema y que también puedan colaborar en búsqueda de una solución.

Los legisladores de Paysandú tenemos puesta la camiseta de la empresa y vamos a tratar de defender hasta las últimas consecuencias el tema". Además, en el periódico "El Tiempo" de fecha 10 de diciembre de 1992, hay una nota titulada "Legisladores sanduceros subrayan firme apoyo al reclamo de COPAY", que expresa: "El senador Walter Belvisi, del Foro Batllista, el diputado Ricardo Molinelli, del mismo sector, y los diputados Carlos Bertacchi y Humberto González Perla, del Nuevo Espacio y Frente Amplio respectivamente, subrayaron a El Telégrafo su firme postura en defensa de la empresa sanducera COPAY, traducida en gestiones que han venido realizando desde el primer momento para procurar que la cooperativa de transporte vuelva a tener el turno que le fuera revocado por la Dirección Nacional de Transporte."

Por otra parte, el 2 de marzo de 1993 se presentó en la Cámara de Representantes una exposición de los señores representantes Humberto González Perla, Carlos Bertacchi y Ricardo Molinelli al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y además por su intermedio a la Dirección Nacional de Transporte, sobre la concesión de líneas de transporte colectivo desde y hacia la ciudad de Paysandú. En ella se dice: "Hoy COPAY está amenazada porque la Dirección Nacional de Transporte no contempla sus virtudes ni su prestigio. 1) Se le ha suprimido el turno de la hora 6 hacia la ciudad de Montevideo, el que será atendido por una empresa no sanducera que no ofrece un servicio superior. También se le suprimió el turno de la hora 23 que unía a la ciudad de Montevideo con la de Paysandú." Más adelante expresa: "Por lo expuesto reclamamos a esa Secretaría de Estado para que a través de la Dirección Nacional de Transporte restituya los turnos que usufructuaba COPAY."

SEÑOR UMPIERREZ.- Deseo agregar que la empresa que tiene el turno de 6 de la mañana hacia Montevideo y de las 23 hacia Paysandú lo hace en turno redondo, y nosotros no lo haríamos de esa forma.

Por otra parte, exigimos que se respete el acuerdo que se firmó con todos los representantes sobre la fuente de trabajo. Al respecto trascendió en la prensa --y lo maneja las patronales-- que se van a restituir turnos que fueron suprimidos por acuerdo mutuo. Nosotros reclamamos que sean respetadas las fuentes de trabajo y los aportes al fondo social. Asimismo estamos preocupados porque día a día se vienen violando los pliegos de licitación en el tema laboral. Hemos sacrificado muchas fuentes de trabajo y ahora queremos bregar por lo que nos pertenece.

SEÑOR MANFRINI.- Pensamos que en este momento el sector transporte está viviendo una situación que no es buena. Algunas empresas han llevado a cabo una reestructura que se puede calificar de salvaje, ya que ha quitado puestos de trabajo y ha tenido un costo social importante. Se ha tomado el salario del trabajador como variable de progreso y hemos comprobado, a través del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, gravísimas anomalías en algunas empresas, donde el personal no figura en planilla y no se respetan sueldos ni convenios laborales homologados por el Presidente de la República. Es decir que el sector transporte está en una crisis, que se verá agravada cuando se ponga en práctica el MERCOSUR, ya que será muy difícil la reestructura y la conservación de las fuentes de trabajo. Incluso, algunos empresarios se han dispuesto a no respetar ninguna norma de trabajo y, repito, en el caso de las

licitaciones de ONDA, los trabajadores han sido tomados simplemente para poder obtenerlas. Luego son sistemáticamente dados de baja sin ninguna razón. Parece que la única causa es el haber sido trabajador de ONDA, lo que nos parece lamentable.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Creo que los visitantes, fundamentalmente, plantean dos problemas. Además, deseo informar a esta Comisión que días pasados hemos recibido una delegación de ex funcionarios de ONDA, que coincidía con sus planteos.

El primer problema que ustedes mencionan es que este conflicto tuvo un largo y doloroso trámite, que representó mucho tiempo y numerosas consultas. Sin embargo, creo que también tuvo aspectos extremadamente positivos, como el consenso logrado entre los Poderes Ejecutivo y Legislativo. Los pliegos de condiciones, prácticamente, fueron redactados en la mesa de esta Comisión y de la respectiva de la Cámara de Representantes.

El segundo tema es el referente a la situación planteada en varias empresas, que también fue señalado por los ex funcionarios de ONDA. Debo informar que nosotros tuvimos una reunión con los señores Ministro y Subsecretario de Trabajo y Seguridad Social y el Director Nacional de Trabajo, donde le planteamos la situación que están atravesando funcionarios de la empresa ONDA que fueron asimilados a otras empresas. De más está decir que estas personas tienen las mismas condiciones y los mismos derechos y deberes de cualquier otro empleado de transporte. En ese momento, el señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social fue muy claro en el sentido de señalarnos --y, por nuestro

intermedio, comunicarlo también a aquella delegación y a ustedes-- que el Ministerio estaba totalmente abierto a recibir todas las denuncias necesarias. Incluso, me atrevo a señalar --porque conozco a los compañeros de la Comisión-- que las Comisiones parlamentarias están a las órdenes para servir de intermediarias, guardando naturalmente el secreto que corresponde, a los efectos de que no sea peor el remedio que la enfermedad.

En ese momento, esos funcionarios se comprometieron a brindar alguna información al señor Presidente de la Comisión, pero en la última reunión le preguntamos a éste si la había recibido y nos contestó en forma negativa.

Con respecto a este tema, si los compañeros de Comisión lo creen oportuno, se podrían realizar gestiones ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social o ante la Comisión, y ésta ante el Ministerio --si es necesario, se podría invitar nuevamente al señor Ministro--, a efectos de que se cumpla una condición que fue lograda por consenso entre quienes intervinimos en ese momento: quien habla, que lo hizo en nombre del Poder Ejecutivo, las Comisiones respectivas de ambas Cámaras representando al Poder Legislativo, la patronal y los obreros. Según las cifras que se nos dieron en ese momento, los obreros asimilados a ONDA que habrían sido tomados eran alrededor de 540. Estos entraron exactamente en las mismas condiciones y tienen iguales derechos y obligaciones que cualquier obrero del transporte.

En cuanto al segundo aspecto, en esa ocasión se nos reclamó la necesidad --comprendemos que así fuera-- de que el Fondo que se constituyó pudiera ser distribuido a la mayor brevedad posible. Como ustedes sabrán, esta distribución está ligada íntimamente a la adjudicación total de las líneas. Hace muy pocos días los obreros de ONDA dijeron que una vez adjudicadas las líneas internacionales --es decir, las restantes--, se podría lograr empleo para alrededor de 120 obreros más, que se sumarían a los 540 ya mencionados. A su vez, el resto de los funcionarios tendrían derecho al reparto de ese Fondo existente. Cabe aclarar que ninguna línea ha sido adjudicada sin

contratar a sus funcionarios y sin previamente hacer el depósito correspondiente.

Compartimos la idea de que a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, esta Comisión tendrá que llevar a cabo los trámites correspondientes a fin de estudiar la posibilidad de esta adjudicación a la mayor brevedad.

En lo que tiene que ver con las concesiones de las líneas que no cumplieron con las normas de la licitación, es por demás conocida la posición de quien habla, así como su actuación. Lamento que a los artículos publicados en "El Telégrafo" y "El Tiempo" no se haya agregado uno relativo a una de las últimas veces que estuve en Paysandú, oportunidad en la que se me quiso poner entre la espada y la pared, tal como lo haría un buen periodista. Debido a que soy del interior del país, conozco todo lo que se mueve detrás de una empresa localista y lo que ello representa; y hasta recuerdo la frase que dije casi textualmente, en el sentido de que mientras quien habla fuera Ministro, no iba a entrar ninguna empresa por la puerta de atrás. Quiero señalar que eso se cumplió estrictamente, ya que las líneas se adjudicaron de acuerdo con los informes elaborados por la Comisión de Adjudicación, que fueron aprobados por unanimidad. Además, no se concedió ninguna línea que hasta ese momento era considerada precaria --por algo lo era-- porque, inclusive, en el contrato que se firmaba con ésta se establecía claramente que esa precariedad cesaba en la oportunidad en que se adjudicara definitivamente, sea del lugar que fuere.

En resumen, señor Presidente, pienso que la solución al tema

de fondo que está planteado está en poder acelerar los trámites de adjudicación definitiva de todas las líneas.

Por otra parte, tal como dije en el ámbito del Ministerio, a mi entender, este problema es tan difícil que puede compararse a una especie de pirámide que se fue construyendo piedra por piedra, y me temo que si quitamos una o dos de éstas, aquélla se venga abajo. Esta es una opinión personal, pero estoy plenamente convencido de ella. Si tanto costó poder llegar a una solución de consenso --porque no fue fácil; inclusive, hubo empresas que no se presentaban a la licitación en virtud de que no estaban en condiciones de enfrentar la asimilación de los funcionarios y el pago correspondiente--, creo que por una situación de igualdad que es indispensable, sólo deben ser adjudicatarias aquellas empresas que se presentaron a la licitación, que la ganaron y que cumplieron con las condiciones que ésta imponía.

Por último, me voy a referir a un aspecto sumamente importante, dado que constituye la culminación de este largo proceso. Con respecto a la cantidad de dólares que había que entregar, puedo afirmar que eso no ofrece problemas, pues cada uno aportó lo que correspondía. En cambio, querría destacar que los funcionarios que hayan sido tomados por las distintas empresas deberán ser respetados como lo merece cualquier empleado del transporte.

SEÑOR BOUZAS.- Quisiera que los invitados me explicaran en forma más detallada lo referente a COPAY, dado que no entendí qué vinculación existía entre los dos aspectos mencionados.

SEÑOR UMPIERREZ.- En cuanto al tema de COPAY, debemos aclarar que nosotros no elegimos patrón alguno, sino que reclamamos las fuentes de

trabajo, el dinero que se estableció por medio del convenio y los turnos que se suprimieron en el acuerdo para que no se generaran los corredores y no se perdieran intereses. COPAY fue una de las empresas de transporte que tuvo más problemas porque no se presentaba a la licitación en virtud de que no quería pagar el dinero correspondiente ni tomar los funcionarios. Pero sucede que hubo otras empresas más pequeñas que COPAY que se presentaron a la licitación, la ganaron, tomaron a dos trabajadores y abonaron los dólares establecidos en el convenio. Entonces, nosotros queremos reafirmar el convenio. A su vez, queremos que quede claro que no tenemos ningún inconveniente en que COPAY comience a trabajar, pero siempre y cuando cumpla con el acuerdo firmado.

SEÑOR BOUZAS.- ¿COPAY está corriendo en este momento?

SEÑOR UMPIERREZ.- No, está reclamando un turno que era precario. Por lo pronto, se enteró de que los legisladores tenían la preocupación de efectuar la reducción y que llegaron a un acuerdo con respecto a la licitación de ONDA. Asimismo, la prensa difundió la noticia de que a COPAY le iban a entregar un turno sin tener que tomar funcionarios y sin pagar el monto que debía.

Nuestra intención es abrir una investigación con respecto a la licitación, porque los 540 funcionarios que debían ser tomados no lo fueron y, además, algunos cobraron U$S 1.000 por concepto de despido para vender esas fuentes de trabajo. Por otra parte, también echaron al trabajador que se quiso organizar.

Nosotros pretendimos que este tema fuera transparente, pero el mismo se enrareció de tal manera que en este momento no llegamos ni

a los 400 trabajadores que debían ser absorbidos. A esto se suma el problema de la persecución diaria. Como bien decía el señor senador, la empresa NUÑEZ es una de las que figura en las denuncias efectuadas ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, y debemos decir que éste no ha dado las garantías debidas a la Federación de Obreros del Transporte.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Debo aclarar que el número de 540 trabajadores lo extraje de un memorándum que nos enviaron los ex funcionarios de ONDA, pero no sé exactamente cuántos son.

Además --para explicarle al señor senador Bouzas, aunque creo que ya lo ha entendido--, la Administración está legalmente facultada a conceder las líneas por licitación o directamente. Sin dar nombres, porque puede tratarse de COPAY o de cualquier otra empresa, debido a un acuerdo logrado en su momento, las líneas de ONDA --no todas, para no crear saturación en ciertos corredores; y esto también fue resultado de un acuerdo-- se extrajeron o no se licitaron.

Entonces, el problema que plantean ahora --y que comparto--, relativo a la concesión de las líneas a cualquier empresa y a cualquier parte del país que se acordó no licitar --y mucho más si la adjudicación se realiza sin tomar a los 6 funcionarios y sin hacer el aporte correspondiente--, evidencia, frente a las otras empresas, un estado de desigualdad.

SEÑOR UMPIERREZ.- El señor senador Elso Goñi acaba de explicar el tema muy claramente.

En cuanto a la otra cuestión, referente al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, debemos decir que no nos sentimos protegidos cuando realizamos las denuncias. Algunas de ellas se vinculan a la investigación de laudo y condiciones de trabajo de la empresa Nuñez. Dos de los compañeros que trabajaban en ONDA y que habían sido absorbidos fueron cesados y a otros los castigaron con el sueldo mínimo que marca el laudo.

En la empresa de transporte COTA ha existido persecución gremial y cesaron al secretario general cuando se formó el gremio.

Esto sucede en todas las empresas. En las que no cesaron a ningún funcionario, llegaban a un acuerdo y les pagaban un despido de U$S 1.000. Quiere decir que compraban esa plaza.

Pienso que cuando termine la licitación de todos los turnos, los 540 trabajadores deben estar ocupados en las empresas. Y aquellos trabajadores que vendieron su fuente de trabajo, que paguen lo que tengan que pagar, porque nosotros queremos exigir esos puestos cuando culmine la licitación.

SEÑOR BOUZAS.- La parte de la exposición que yo no había entendido era la relativa al hecho de que COPAY estaba solicitando uno de los turnos

que se habían eliminado.

Evidentemente sobre este tema el señor Senador Elso Goñi conoce mucho más que nosotros pero me parece que sería adecuado que la Comisión trabajara como intermediaria con dos Ministerios. Uno de ellos tendría que ver con los funcionarios que se asimilan a las nuevas empresas y todas las consecuencias de persecución que anota el Sindicato. Por otro lado, creo que habría que mantener una discusión con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas acerca de la concesión de líneas y de la puesta a disposición de los trabajadores de ese Fondo que se ha ido acumulando. Por lo tanto, me parece que de esta forma podríamos darle andamiento al tema. Como decía el señor senador Elso Goñi, ya habíamos estado reunidos con trabajadores de la empresa ONDA y las opiniones son más o menos, coincidentes.

Por otra parte y ya que vienen en nombre de todos los trabajadores del transporte, quisiera preguntar a los delegados que hoy nos visitan, si este mismo problema de persecución y despido se está registrando también en las empresas que fueron adjudicatarias de las líneas que atendían COOPTROL y COTSUR; me refiero a las que se liquidaron en Montevideo. Planteo esta inquietud porque entiendo que sería bueno que a la hora de la verdad abordáramos el tema en su totalidad.

SEÑOR MANFRINI.- Señor Presidente: el caso es absolutamente diferente, puesto que la forma jurídica que se busca para el ingreso de los trabajadores de COOPTROL a la empresa CUTCSA, en la que trabajo --tomo este caso como ejemplo porque, obviamente, lo conozco mejor-- ha sido distinta. Aquí han ingresado como copropietarios mientras que en el caso de ONDA no lo han hecho así, sino como obreros, salvaguardando sus fuentes de trabajo. Es decir que, reitero, se trata de dos situaciones

absolutamente diferentes. Una cosa es ser copropietario de una sociedad anónima y otra es ser obrero o administrativo de una empresa. Por lo tanto, en casi todas las oportunidades que vamos al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social se nos termina diciendo, en unas conversaciones de pasillo, que lo que sucede es que la Legislación a veces tampoco ayuda a sostener las fuentes de trabajo. Y es cierto, puesto que cualquier empresario fuerte puede hacer frente a 6 meses de despido, y ahí se termina el problema. Se configurará o no la notoria mala conducta; ello se verá en un juicio que puede insumir dos o tres años. A lo sumo lo que le puede ocurrir es que tenga que pagar 12 meses de sueldo.

Nosotros tomamos el ejemplo de COPAY, pero hay más. Por ejemplo, existe una línea de la empresa NOSSAR que hace el recorrido de Durazno a Colonia que se encuentra también en las mismas condiciones.

También en el caso de COTSUR, los funcionarios son absorbidos por COME como copropietarios de la sociedad anónima.

No sé si con esto aclaro el panorama al señor senador Bouzas en cuanto a qué similitud puede haber entre ambas cosas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si los señores senadores lo permiten, quisiéramos decir algo desde la Presidencia. También nosotros hemos participado en todo este proceso de lo que fue la liquidación de ONDA, conversando con los obreros, con los protagonistas directos, con los afectados y con los involucrados en el tema. ¡Y ni qué hablar que lo hemos hecho con el señor senador Elso Goñi, entonces Ministro de la Cartera de Transporte y Obras Públicas! No será ésta la primera oportunidad en que mencionamos y resaltamos la voluntad, el esfuerzo y la decisión que él ha puesto permanentemente para conseguir lo que, en definitiva, creemos fue una solución aceptable para una situación muy difícil. Esto lo

sabemos porque, en cierta medida, lo hemos vivido y hemos sido una parte modesta en el asunto.

Naturalmente, nos ha preocupado que se dé cumplimiento a aquello que se convino. En el día de hoy quienes nos visitan hacen algunas denuncias o anotan algunos hechos que son anormales a esa situación. Lamento que se mencione como ejemplo a una línea o empresa cooperativa del medio, pero el señor Secretario acaba de decir recién --lo iba a subrayar-- que hay otras situaciones quizás más difíciles, más graves o preocupantes que la de la propia COPAY que está aspirando a algo y no lo ha concretado.

En lo que tiene que con la mención de nuestro nombre como senador, naturalmente nunca nos vamos a poder negar a recibir planteamientos de esa localidad o de otra o de grupos de obreros o empresarios o de quien fuere para trasmitirlos al Poder que tiene la decisión, en este caso el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Nos parece que su voluntad o decisión es mucho más importante que una gestión que nosotros podamos hacer, que no tiene por qué presumirse esté fuera de determinados parámetros, normas y condiciones que se debe exigir a esa empresa que está reclamando un lugar para trabajar en la forma que corresponde.

Quería dejar aclarado este aspecto, y me parece que lo que habría que resumir, en definitiva, con hechos concretos, como los que hemos recibido en la mañana de hoy, son las situaciones observables y que hay que corregir o tratar de que se corrijan, más allá de evitar que se produzcan otras, como en el caso de la empresa que mencionamos. De todas maneras, ya han tenido lugar algunos hechos que, reitero, son más graves que aquellos que han dado mérito al inicio de gestiones.

En consecuencia, estaremos tratando de participar en la búsqueda de una solución y de hacer los planteamientos donde corresponda. Esto, naturalmente, desde el punto de vista personal.

La Comisión decidirá, en función de lo que hemos escuchado, cuál será la actitud que se tomará con respecto a este tema. Quisiera dejar en claro --como le consta al señor senador Elso Goñi-- que esta Comisión nunca ha estado ajena al conflicto de ONDA, preocupándose y prestándole suma atención, inclusive uno o dos años antes, desde sus inicios y junto a los obreros.

Reitero que la Comisión luego decidirá lo que hará, teniendo en cuenta la participación que ha tenido y que siempre tendrá.

SEÑOR MANFRINI.- Simplemente, nos resta agradecer la atención dispensada, esperando que por esta vía podamos llegar a una solución que es necesaria para tantos obreros uruguayos.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, agradecemos el tiempo y la información que nos han brindado. Los datos proporcionados serán objeto de un análisis por parte de este Cuerpo.

(Se retira de Sala la delegación de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)